



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 145]

नई दिल्ली, शनिवार, जुलाई 23, 2011/श्रावण 1, 1933

No. 145]

NEW DELHI, SATURDAY, JULY 23, 2011/SRAVANA 1, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 जुलाई, 2011

फा. सं. टीएमपी/23/2011-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के स्वामित्व के अधीन एवं उसके द्वारा संचालित 60 टन की क्षमता वाली सचल बंदरगाह क्रैन के भाड़े के नियतन के लिए केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का निस्तारण करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएमपी/23/2011-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

... आवेदक

आदेश

(जून, 2011 के 29वें दिन को पास किया गया)

यह मामला, कांडला पत्तन न्यास द्वारा जहाज में लदे माल को संचालित करने के लिए लगाई गई 60 टन क्षमता वाली दो सचल बंदरगाह क्रैनो (एमएचसी) के लिए भाड़े के नियतन के लिए न्यास के दिनांक 2 अप्रैल, 2011 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. कांडला पत्तन न्यास ने निवेदन किया है कि उत्पादकता को बढ़ाने के लिए एवं विराम-काल को कम करने के लिए यह निर्णय किया गया है कि इसकी प्रत्येक बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने का स्थान) पर तीन क्रैनो की व्यवस्था की जाए। तदनुसार न्यास के आंतरिक स्रोतों से प्रत्येक 60 क्षमता वाली दो क्रैनो (एमएचसी) को प्राप्त करने का प्रस्ताव है एवं प्रत्येक 60 क्षमता वाली चार क्रैनो (एमएचसी) को पीपीपी के माध्यम से प्राप्त करने का प्रस्ताव है। केपीटी ने, पीपीपी के माध्यम से एम एच क्रैनो को लगाकर बर्थ (घाट पर जहाज के ठहरने के स्थान) को यंत्रीकरण के माध्यम से संचालित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जिस पर अलग से कार्रवाई की गई है।

3. इस प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

- प्रस्तावित एम एच क्रैन, सूखे थोक कार्गो, इस्पात की सभी किस्मों एवं बैग में रखे कार्गो (जहाज में लदा सामान) तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं, का संचालन करेगी।
- दो एम एच क्रैनो के भाड़े के नियतन के लिए केपीटी के दिनांक 15 सितम्बर, 2009 के बोर्ड नोट में उल्लेख है कि केपीटी ने मैसर्स इटालग्रू को 2 एम एच क्रैनो की प्राप्ति/सप्लाई के लिए दिनांक 5 अगस्त 2010 को स्वीकृति पत्र जारी किया है। 60 टन क्षमता वाली एक एम एच क्रैन की पूंजीगत लागत 1387.69 लाख रु. समझी जाती है, जो कि भाड़े के रूप में है।
- (क) प्रत्येक किस्म के कार्गो (जहाज में लदा सामान) के संचालन के लिए अलग-अलग दरों को ध्यान में रखते हुए संचालित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्गो की प्रत्येक किस्म के लिए तथा 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क सम्बन्धी दिशानिर्देशों में बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए क्रैन के लिए अपेक्षित बिजली/ईंधन लागत का आकलन करने के लिए निर्धारित कार्य-घंटों के मानकों के अनुसार 4000 कार्य-घंटों को स्वीकार करते हुए, एम एच क्रैन की अनुकूलतम क्षमता का आकलन किया गया है।

- (ख) सूखे थोक कार्गो के संचालन के लिए चिन्हित 540 टन प्रति घंटा/क्रेन की संचालन दर के अनुसार, इस्पात एवं बैग में रखा जहाज में लदे माल एवं अन्य ब्रेक थोक कार्गो क्रमशः 53.33 प्रतिशत एवं 33.33 प्रतिशत समझा जाता है। केपीटी ने अपने प्रस्ताव में क्षमता का जो विस्तृत परिकलन किया है, वह निम्नलिखित है:

सूखे थोक कार्गो के लिए:-

क्र०सं०	विवरण	सूखा थोक कार्गो
1	प्रति घंटा संचालन	30
2	एक संचालन में संचालित जहाज माल (कार्गो)	$60 \times 0.3 = 18$ टन
3	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित जहाज-माल	$30 \times 18 = 540$ टन
4	एक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित जहाज-माल	540 टन
5	4000 घंटों (टनों में) के लिए प्रत्येक एम एच क्रेन की वार्षिक संचालन-क्षमता	$540 \times 4000 = 21,60,000$

इस्पात/ जहाज में लदी पेटी में रखे माल एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो:-

क्र०सं०	विवरण	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
1	प्रत्येक क्रेन द्वारा एक घंटे में संचालित कार्गो (जहाज-माल)	$53.33\% \times 540 = 287.982$ टन	$33.33\% \times 540 = 179.98$ टन
2	4000 घंटों (टनों में) के लिए प्रत्येक एम एच क्रेन द्वारा वार्षिक संचालन-क्षमता	$287.98 \times 4000 = 11,51,928$ टन	$179.98 \times 4000 = 7,19,928$ टन

- (iv) 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए केपीटी द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत एवं प्रचालन लागत नीचे दी गई है।

क्र०सं०	विवरण	विषयगत प्रस्ताव के लिए प्रस्तुत प्राक्कलन	अनुमान
1	पूंजीगत लागत		1387.69
2	प्रचालन लागत		
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव संबंधी लागत।	2 क्रेनों के लिए 3 वर्ष के लिए 3,77,95,845 ₹० (प्रति क्रेन व्यापक ए एम सी)	62.99
	(ii) ईंधन (a x b)	(a) ईंधन की खपत 33.33 लिटर प्रति घंटा X 20 घंटे प्रति दिन X 200 दिन प्रति वर्ष - 133320 लिटर	56.51

			प्रति क्रेन X 42.39 रु प्रति लिटर 15 जून 2011 की तारीख को।	
	(iii) बीमा लागत	पूँजीगत लागत का 1 प्रतिशत		13.88
	(iv) मूल्यवृद्धि	पूँजीगत लागत का 10.34 प्रतिशत		143.49
	(v) लाइसेंस फीस (जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए किराया)	रु 210/10 वर्ग मीटर प्रति माह - 200 वर्ग मीटर के लिए		0.50
	(vi) अन्य (प्रत्यक्ष श्रम सहित)	पूँजीगत लागत का 5 प्रतिशत		69.38
	कुल प्रचालन लागत			346.76
3	आरओसीई	16 प्रतिशत के हिसाब से		222.03
4	केपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व की अपेक्षा			568.79

(v) केपीटी ने अनुमान लगाया है कि कार्गो (जहाज में लदा माल) की क्षमता का 90 प्रतिशत विदेशी कार्गो होगा एवं प्रत्येक कार्गो की श्रेणी के लिए 10 प्रतिशत तटीय कार्गो होगा। केपीटी द्वारा प्रस्तावित भाड़ा, विषयगत प्रस्ताव में, नीचे दिया गया है :

क्र०सं०	विवरण	वर्तमान प्रस्ताव	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1	सूखा थोक कार्गो	27.43	16.46
2	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	51.43	30.86
3	अन्य बल्क कार्गो	82.30	49.38

(vi) केपीटी ने कार्यनिष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के लिए भी प्रस्ताव दिया है, जो निम्नलिखित है :

(क) सूखे थोक कार्गो के लिए:-

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य निष्पादन	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रुपये में)	
	विदेशी	तटीय
6072-7077	23.32	13.99
7078-8071	24.69	14.81
8072-9071	26.06	15.64
9072	27.43	16.46
9073-10072	28.80	17.28
10073-11072	30.17	18.10
11073-12072	31.54	18.93

टिप्पणी :

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, आधारभूत-दर को प्रथम हजार टनों के लिए 105% तक बढ़ाया गया है एवं दूसरे हजार टनों के लिए आधारभूत-दर को 110% तक बढ़ाया गया। तीसरे हजार टन के लिए दर को 115% तक बढ़ाया गया। 12072 टनों से ऊपर की दर का परिकलन

करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी, इसी प्रकार से, 6072 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दर का परिकलन, आधारभूत-दर को, तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

(ख) इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य निष्पादन (मीट्रिक टनों में)	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रुपये में)	
	विदेशी	तटीय
2805-3804	46.29	27.77
3805-4804	48.86	29.32
4805	51.43	30.86
4806-5805	54.00	32.40
5806-6805	56.57	33.94

टिप्पणी : जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105% तक बढ़ाया गया एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110% तक बढ़ाया गया। 6805 टनों से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए उसी कार्यप्रणाली को अपनाया जाएगा। इसी प्रकार से 2805 टन से नीचे के कार्य निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन आधारभूत दर को, तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

(ग) ब्रेक बल्क कार्गो (लकड़ी के लट्ठों सहित)

1 क्रेन के लिए औसत दैनिक कार्य- निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन नियत अधिकतम दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
1024-2023	74.07	44.44
2024-3023	78.19	46.91
3024	82.30	49.38
3025-4024	86.42	51.85
4025-5024	90.53	54.32

टिप्पणी : जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105% तक बढ़ाया गया एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110% तक बढ़ाया गया। 5024 टनों से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए उसी कार्यप्रणाली को अपनाया जाएगा। इसी प्रकार से 1024 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन, आधारभूत दर को तदनुसार, कम करके किया जाएगा।

केपीटी ने आगे यह भी उल्लेख किया है कि विषयगत प्रस्ताव बोर्ड की दिनांक 18 मार्च 2011 को हुई बैठक में प्रस्तुत किया गया था एवं बैठक का कार्यवृत्त शीघ्र भेजा जाएगा।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। किसी भी प्रयोक्ता/ प्रयोक्ता संगठनों से हमें कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।
5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक संवीक्षा के आधार पर केपीटी से अनुरोध किया गया कि हमारे दिनांक 21 अप्रैल 2011 के पत्र के अन्तर्गत उठाए गए कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/सपष्टीकरण दिया जाए। केपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब एवं उसके बाद संयुक्त सुनवाई पर भेज दिए हैं।
6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के परिसर में दिनांक 05 मई 2011 को हुई। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतीकरण 'पावर प्वाइंट' पर किया। संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी एवं संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।
- 7.1 संयुक्त सुनवाई के समय केपीटी को सलाह दी गई कि दिनांक 21 अप्रैल 2011 को उठाए गए प्रश्नों के जवाब 19 मई 2011 तक प्रस्तुत किए जाएँ। ऐसा करते समय केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया कि निम्नलिखित मुद्दों पर अपेक्षित स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत की जाए।
 - (i) सचल बंदरगाह क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क नियत करने के लिए केपीटी अपने प्रस्तावों के साथ साथ इस प्रस्ताव पर पुनर्विचार करे तथा संशोधित प्रस्ताव 19 मई 2011 तक प्रस्तुत करें एवं अपना संशोधित प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ताओं को भेजे, जिसमें उन्हें यह सलाह दी जाए कि वे अपनी टिप्पणियों 7 दिन के भीतर, भेजें।
 - (ii) कांडला पोर्ट स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (केपीएसए) द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करें।
- 7.2 संयुक्त सुनवाई के समय, कांडला पोर्ट स्टीवेडोर्स एसोसिएशन (केपीएसए) ने इस बात पर सहमति जताई कि संयुक्त सुनवाई की तारीख से 7 दिन के भीतर वे अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर देंगे। केपीएसए ने दिनांक 16 मई 2011 के ई-मेल के अंतर्गत सूचित किया है कि उन्हें कोई टिप्पणी नहीं करनी है।
- 8.1 जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय सहमति बनी थी, केपीटी ने हमारे दिनांक 21 अप्रैल 2011 के पत्र में उठाए गए प्रश्नों के जवाब 3 जून 2011 के पत्र के अंतर्गत भेज दिए हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का सारांश एवं केपीटी द्वारा प्रस्तुत तदनुरूप जवाब नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्र०सं०	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	सूखे थोक कार्गो, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं अन्य कार्गो के संचालन के लिए बर्थ नं० 7 एवं 8 के यंत्रीकरण के लिए (अर्थात् पीपीपी आधार पर 60 टन क्षमता की बंदरगाह सचल क्रेन को सुचारु ढंग से लगाने एवं संचालन के लिए) अपफ्रंट प्रशुल्क के नियतन के लिए अपना प्रस्ताव केपीटी ने पहले से ही प्रस्तुत कर दिया है। यह पाया गया है कि इस प्रस्ताव में भी केपीटी ने उसी कार्गो वर्गों के संचालन के लिए 60 टन क्षमता की बंदरगाह सचल दो क्रेनों को लगाने एवं क्रेनों के लिए आंकी गई उसी अधिकतम क्षमता के साथ प्रस्ताव भेजा है। क्रेन द्वारा प्रदान की जाने वाली विश्वसनीयता एवं उत्पादकता के साथ एम एच क्रेनों के प्रयोक्ताओं से सम्पर्क एवं विचार विमर्श किया जाएगा तथा यह कोई मायने नहीं रखता कि एम एच क्रेन सेवा का संचालन पत्तन द्वारा किया जाता है अथवा बीओटी आपरेटर द्वारा। उक्त संदर्भ में पत्तन द्वारा एवं उसके पत्तन पर बीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली एम एच क्रेन की उसी क्षमता के लिए अलग अलग दरों के लिए कारणों का औचित्य कृपया प्रस्तुत करें।	केपीटी द्वारा एवं इस बंदरगाह पर बीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली बंदरगाह सचल क्रेनों की उसी अधिकतम क्षमता के लिए दरों के कारणों का औचित्य सिद्ध करने का प्रश्न ही नहीं उठता, क्योंकि पत्तन के स्वामित्व वाली क्रेनों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार वह आर्डर है जो मैसर्स इटालग्रु, एस आर एल इटली को दो एम एच क्रेनों के लिए दिया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में आकलित पूंजीगत लागत का जहां तक संबंध है, एम एच क्रेनों के विभिन्न सप्लायरों जैसे गोटेवाल्ड, लिभरर आदि द्वारा दी गई दरों के आधार पर है।
(ii)	अपफ्रंट संबंधी प्रस्ताव में 4 एम एच क्रेनों की पूंजीगत लागत 20.15 करोड़ रु० अनुमानित की गई है, जबकि विषयगत प्रस्ताव में एम एच क्रेन की पूंजीगत लागत 13.87 करोड़ रुपये अनुमानित की गई है। सम-अनुरूप क्षमता वाली एम एच क्रेन/क्रेनों की पूंजीगत लागत में अंतर के कारणों को स्पष्ट करें।	क्रम सं०- (i) में जैसा कि स्पष्ट किया गया है।
(iii)	<u>अधिकतम क्षमता</u>	
(क)	60 टन क्षमता वाली बंदरगाह सचल क्रेन (एचएमसी) का संचालन 30 प्रति घंटा का आधार स्पष्ट करें।	संचलनों की संख्या विभिन्न कारणों पर आश्रित है जैसे कार्गो की सघनता, समुद्रयान की किस्म, क्रेन ड्राइवों की विशिष्ट योग्यता, किस कोण पर लदान एवं माल को उतारना, पोत में विपाट द्वार का आकार एवं निष्क्रमण दर, बर्थ की लम्बाई आदि।
(ख)	प्रत्येक संचालन के लिए 18 टन की क्षमता वाली एम एच सी लदान क्षमता, जो एम एच सी की क्षमता पर 30 प्रतिशत लागू करके निकाली गई है, का आधार स्पष्ट करें।	जहाँ तक 0.3 फेक्टर का संबंध है, पत्तन दो एम एच क्रेनों को प्राप्त कर रहा है, जिनकी 18 मो ³ क्षमता-पकड़ है। यदि हम औसत सघनता 1 (एक) मानें तो यह 18 टन प्रति संचलन आता है। यदि क्रेन 60 टन क्षमता की है तो 18 टी का फेक्टर 0.3 बनता है। सामान्यतौर पर यह देखा गया है कि 63 टन/64 टन क्षमता की क्रेन के लिए सैद्धान्तिक संचलन बल्क कार्गो के लिए 35 संचलनों से कम आता है, जिसमें प्रति घंटा कंटेनर शामिल है। अतः उक्त विभिन्न कारकों को ध्यान

		में रखते हुए, प्रति घंटा 30 संचालन अनुमान के आधार पर लिया गया।														
(ग)	<p>बहुप्रयोजनीय कार्गो का संचालन करने वाले टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश 20 टन क्षमता वाला 3 लफिंग क्रेनों के लिए, आउट पुट मानक निर्धारित किए गए हैं, जो सूखे थोक कार्गो अर्थात कोयला, चूना पत्थर आदि, के संचालन के लिए प्रतिदिन 10000 टन निकालती है। हालांकि यदि 3 लफिंग क्रेनों की क्षमता का पूर्णरूप मानकर आउटपुट का वही स्तर माना जाता है तो यह 60 टन बैठता है, जो कि प्रति घंटा आउटपुट 595 टन होगा, (अर्थात् 10000 टन/दैनिक/16.8 घंटे (24x7) जबकि सूखे थोक कार्गो के लिए के.पी.टी. द्वारा 540 टन/प्रति घंटा का आउटपुट माना गया है। इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो एवं अन्य कार्गो के लिए पतन ने, सूखे थोक कार्गो के लिए अधिकतम क्षमता निकालने के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त आउटपुट का 53.33% एवं 33.33% प्रतिशत माना है। केपीटी द्वारा अधिकतम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए अनुमानित पैरामीटर (प्राचल), अधिकतम क्षमता का निर्धारण करने के लिए निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार, आउटपुट मानक के अनुरूप नहीं पाए गए हैं।</p>	<p>2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित संचालन मानकों के अनुसार, सूखे थोक, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संचालन-दर का अनुपात 1:0.53:0.33 है।</p> <p>60 टन क्षमता वाली सचल बंदरगाह क्रेनों की अधिकतम कार्गो संचालन क्षमता निम्नलिखित अनुमानित की गई है:-</p> <table><tr><td>क्रेन की क्षमता</td><td>60 टन सचल बंदरगाह क्रेन</td></tr><tr><td>थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक</td><td>$(60 \times 0.3 \text{ टन/प्रति संचालन}) \times (30 \text{ संचालन/प्रति घंटा}) (24 \text{ घंटे प्रतिदिन}) 0.7 = 9072 \text{ टन/दैनिक}$</td></tr><tr><td>संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत</td><td></td></tr><tr><td>थोक कार्गो की सभी किस्में</td><td>60 प्रतिशत</td></tr><tr><td>इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो</td><td>30 प्रतिशत</td></tr><tr><td>लकड़ी के लट्टे</td><td>10 प्रतिशत</td></tr><tr><td>क्रेनों की अधिकतम क्षमता</td><td>$= 365 \times 0.7 \times (0.6 \times 9072 + 0.3 \times 4838 + 0.1 \times 3024) = 1.84 \text{ मिलियन मीट्रिक टन}$</td></tr></table>	क्रेन की क्षमता	60 टन सचल बंदरगाह क्रेन	थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक	$(60 \times 0.3 \text{ टन/प्रति संचालन}) \times (30 \text{ संचालन/प्रति घंटा}) (24 \text{ घंटे प्रतिदिन}) 0.7 = 9072 \text{ टन/दैनिक}$	संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत		थोक कार्गो की सभी किस्में	60 प्रतिशत	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	30 प्रतिशत	लकड़ी के लट्टे	10 प्रतिशत	क्रेनों की अधिकतम क्षमता	$= 365 \times 0.7 \times (0.6 \times 9072 + 0.3 \times 4838 + 0.1 \times 3024) = 1.84 \text{ मिलियन मीट्रिक टन}$
क्रेन की क्षमता	60 टन सचल बंदरगाह क्रेन															
थोक कार्गो के लिए संचालन-दर दैनिक	$(60 \times 0.3 \text{ टन/प्रति संचालन}) \times (30 \text{ संचालन/प्रति घंटा}) (24 \text{ घंटे प्रतिदिन}) 0.7 = 9072 \text{ टन/दैनिक}$															
संचालित किए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत																
थोक कार्गो की सभी किस्में	60 प्रतिशत															
इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	30 प्रतिशत															
लकड़ी के लट्टे	10 प्रतिशत															
क्रेनों की अधिकतम क्षमता	$= 365 \times 0.7 \times (0.6 \times 9072 + 0.3 \times 4838 + 0.1 \times 3024) = 1.84 \text{ मिलियन मीट्रिक टन}$															
	<p>इस संबंध में यह नोट किया जाए कि पारादीप पतन न्यास द्वारा सूचित 100 टन क्षमता की एम एच क्रेन के कार्य निष्पादन के आधार पर, 100 टन क्षमता की एम एच क्रेन का आउटपुट 12500 टन/दैनिक माना गया है। ब्रेक बल्क कार्गो एवं अन्य कार्गो के संदर्भ में संचालन दर 50 प्रतिशत मानी गई है, जो दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों से अधिक है।</p>	<p>टिप्पणी: अतीत में कांडला पत्तन में संचालित सूखे कार्गो की रुपरेखा को क्रेनों द्वारा संचालित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशतता का आधार माना गया है। उक्त तालिका से जैसा कि स्पष्ट है कि एक क्रेन की अधिकतम क्षमता 1.84 मिलियन मीट्रिक टन निकाली गई है।</p> <p>सचल बंदरगाह क्रेनों की अधिकतम क्षमता का परिकलन करने का एक वैज्ञानिक तरीका हमने तैयार करने का प्रयास किया है, क्योंकि सचल बंदरगाह क्रेनों की क्षमता के परिकलन के लिए दिशा निर्देश उपलब्ध नहीं है। तथापि, टी ए एम पी यदि किसी अपनाई गई कार्यप्रणाली के आधार पर कोई संशोधन/परिवर्तन सुझाता है तो प्रस्ताव में उचित परिवर्तन किए जाएंगे।</p>														
(घ)	पतन द्वारा इस समय तैनात एम एच क्रेन द्वारा प्राप्त	इस मुद्दे पर कोई जवाब नहीं दिया गया है।														

	टनों/दैनिक की दृष्टि से औसत आउटपुट, यदि कोई हो, कार्गो के अनुसार(सूखे बल्क कार्गो, इस्पात, बैग में रखे कार्गो एवं अन्य कार्गो) पिछले तीन वर्षों 2008-09 से 2010-11 की बताई जाए।	
(iv)	के.पी.टी. ने विषयगत प्रस्ताव में 33.33 लिटर प्रति घंटे के हिसाब से एवं अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में 32 लिटर प्रति घंटे के हिसाब से ईंधन की खपत पर विचार किया है। इन दोनों प्रस्तावों में एम एच केन की उसी क्षमता के लिए ईंधन की खपत में अंतर का कारण बताया जाए। पत्तन में संचालित की जा रही उसी क्षमता की एम.एच.केन के ईंधन की वास्तविक खपत के संदर्भ में अनुमानित ईंधन खपत का औचित्य सिद्ध किया जाए।	जहां तक ईंधन तेल की खपत का संबंध है, स्पष्टीकरण वही है, जो उक्त मुद्दा सं (i) पर दिया गया है। एम एच केनों के विभिन्न निर्माताओं जैसे गोटावाल्ड, लिभरर, इतालग्रु, आदि द्वारा दिए गए आंकड़ों के आधार पर ईंधन-खपत दर्शाई गई है। बी.ओ.टी. आपरेटर कौन सी मेक की केन लाएगा, उस पर यह निर्भर करेगा तथा विभिन्न उपकरण विशिष्टियों की औसत ईंधन खपत से इसे देखा जा सकता है।
(v)	पत्तन द्वारा एम एच केन के लगाए जाने से लाइसेंस फीस की अदायगी का प्रश्न ही नहीं उठता। एम एच केन के भाड़े के परिकलन में लाइसेंस फीस को लागत की मद के रूप में मानने की प्रासंगिकता को बताया जाए।	अवकाश हानि को देखते हुए, लाइसेंस फीस शामिल की गई है।

8.2 उठाए गए प्रश्नों का स्पष्टीकरण देते हुए, के पी टी ने अपने दि.3 जून 2011 के पत्र के अंतर्गत भाड़े में संशोधित गणना प्रस्तुत की है, जिसमें ईंधन की दर 42.11रु./प्रति लीटर(15.05.2011 को) मानी है, जो कि 42.39रु प्रति लीटर, पहले मानी गई थी, के बजाए सचल बंदरगाह केनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के प्रस्ताव में मानी गई ईंधन दर के समरूप है।

(i) ईंधन-दर में संशोधन के परिणामस्वरूप प्रचालन लागत एवं अनुमानित राजस्व अपेक्षाएँ निम्नरूप में संशोधित की गई हैं।

(लाख रूपयों में)			
क्रम सं	विवरण	विषयगत प्रस्ताव के लिए प्रस्तुत प्रकलन	संशोधित अनुमान
1	प्रचालन लागत		
	(i) मरम्मत एवं रख-रखाव लागत	2 केनों के लिए 3 वर्षों के लिए 3,77,95,845	62.99
	(ii) ईंधन (axb)	<div> खपत किया गया ईंधन 33.33 लिटर प्रति घंटा x 20 घंटे प्रतिदिन x 200 घंटे प्रतिवर्ष = 133320 लिटर प्रति </div>	56.14

		केन x रु. 42.11 प्रति लिटर	
	(iii) बीमा लागत	पूँजीगत लागत का 1%	13.88
	(iv) मूल्यहास	10.34%	143.49
	(v) लाइसेंस फीस (जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए किराया)	रु.210/10 वर्गमीटर प्रति माह, 200 वर्ग मीटर प्रत्येक केन के लिए	0.50
	(vi) अन्य (प्रत्यक्ष श्रम सहित)	पूँजीगत लागत का 5% (5% x 1387.69)	69.38
	कुल प्रचालन लागत		346.39
2	आर.ओ.सी.ई	16% की दर पर	222.03
3	केपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व की आवश्यकता		568.42

(ii) के पी टी द्वारा प्रस्तावित संशोधित भाड़ा (90% कार्गो विदेशी कार्गो एवं 10% तटीय कार्गो के रूप में मानते हुए) विभिन्न श्रेणियों के लिए निम्नलिखित है:-

विवरण	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
सूखा थोक कार्गो	27.41	16.45
इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो	51.40	30.84
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (लकड़ी के लट्ठे सहित)	82.25	49.35

(iii) के पी टी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दर को ध्यान में रखते हुए, कार्य-निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क भी उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई-रपट इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संयुक्त सुनवाई के समय संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. इस मामले पर कार्रवाई करते समय एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

(i) कांडला पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत केपीटी के स्वामित्व वाली एवं उनके द्वारा संचालित 60 टन क्षमता की एम एच केन के भाड़े के नियतन से संबंधित है। प्रत्येक कार्गो वर्ग अर्थात् सूखे थोक कार्गो, इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संचालन के लिए निर्धारित अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एम एच केन के भाड़े के लिए केपीटी ने प्रस्ताव भेजा है एवं प्रस्तावित प्रशुल्क, केन के कार्य निष्पादन से जुड़ा हुआ है। बहु-प्रयोजनीय कार्गो बर्थ में लगाए गए लदान/उतराई के उपकरणों के लिए बिजली/ईंधन

की लागत के अनुमान के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्य-घंटों के आदर्शमूलक मानक स्तर पर आधारित 4000 प्रति वर्ष के कार्य घंटों की संख्या को इसने अपनाया है। बहु-प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के संदर्भ में 2008 के दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों को स्वीकार करते हुए, केपीटी ने संचालन लागत की मदों का भी, जिसमें मरम्मत एवं रख-रखाव लागत शामिल नहीं है, अनुमान लगाया है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) न्यू मंगलोर पत्तन (एनएमपीटी) एवं वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में, जहां पत्तनों ने अपने-अपने पत्तन में क्रेनों को लगाने एवं संचालित करने के लिए सेवा-प्रदाता (ओं) को प्राधिकृत किया है, इस प्राधिकरण ने 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 7 के अनुरूप व्यक्तिपरक सेवा-प्रदाता को नजरअंदाज करते हुए एम एच क्रेन के भाड़े के लिए अधिकतम दरों को निर्धारित किया है।

इस विषयगत मामले में केपीटी स्वयं एम एच क्रेन की स्वामित्वधारी है एवं उसका विकल्प है, अतः पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए यह उपक्रम किया गया है, न कि 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों के उपबंध 7 के अंतर्गत किसी प्राधिकृत सेवा-प्रदाता के लिए।

इस मामले में प्रशुल्क निर्धारण का आधार, लागत एवं 2005 के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रणाली होगी तथा इसकी तीन वर्षों में एक बार समीक्षा की जाएगी।

2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह अपेक्षा की गई है कि पांच वर्षों में/ वार्षिक योजना में पत्तन के यातायात पूर्वानुमान के आधार पर प्रशुल्क का नियतन किया जाए तथा वर्तमान/ अनुमानित वृद्धि एवं व्यय के प्रक्षेपण भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान दौर के संदर्भ में मूल्य में उतार चढ़ाव के कारण समायोजित यातायात के अनुरूप, होना चाहिए। उक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में, केपीटी ने, एम एच क्रेन की अधिकतम क्षमता के संदर्भ में एवं 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को स्वीकार करते हुए क्रेन की आदर्शमूलक मानक लागत के लिए दरें निश्चित की हैं। यह नोट करने वाली बात है कि 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश, पीपीटी परियोजनाओं के लिए लागू होते हैं, जहां बोली लगाने की प्रक्रिया 26 फरवरी, 2008 के बाद की गई है, तथा यह वर्तमान महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों पर लागू नहीं होती है।

यहां यह बताना प्रासंगिक होगा कि बहु प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के लिए जहां तक सम्बद्ध हो, 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को इसलिए स्वीकार किया गया ताकि 100 टन क्षमता की मानक एम एच क्रेन के लिए अधिकतम भाड़े का निर्धारण करते समय पीपीटी द्वारा स्वीकृत मानकों की तर्कसंगतता की परीक्षा की जा सके, पीपीटी के मामले में स्वीकृत दृष्टिकोण, वीओसीपीटी, एन एम पी टी के मामले में तथा प्राधिकृत सेवा-प्रदाताओं द्वारा दी गई एम एच क्रेन के भाड़े की अधिकतम दर निर्धारित करने के लिए एवं विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के मामले में भी, जहां पत्तन निविदा प्रक्रिया के आधार पर क्रेन को किराए पर लेने का प्रस्ताव है, लागू किया गया है इन सभी मामलों में, 100 टन क्षमता

की एम एच क्रेन की मानक क्षमता के आधार पर एवं पीपीटी में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप एम.एच क्रेन के संचालन की आदर्श मूलक मानक लागत के लिए अधिकतम दर निर्धारित की गई है।

यह बताना प्रासंगिक होगा कि अन्य उपकरणों के भाड़े के लिए के.पी.टी. के वर्तमान एस ओ आर में निर्धारित प्रशुल्क, पत्तन की संपूर्ण लागत स्थिति पर आधारित है न कि इस प्रकार के विशिष्ट उपकरण के संचालन की लागत के संदर्भ में। विषयगत मामला अपने आपमें पहला मामला है, जहां स्टैंडएलोन लागत पर के पी टी में एम एच क्रेन के संचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है।

इस विशिष्ट सेवा को प्रदान करने के लिए कार्यकलाप आधारित मूल्यनिर्धारण प्रक्रिया के अभाव में, एम एच क्रेन की क्षमता के आधार पर दर का निर्धारण करने के लिए एवं आदर्शमूलक मानक लागत के लिए, केपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण, पीपीटी, वीओसीपीटी, एनएमपीटी एवं विशाखपत्तनम पतन न्यास में एम एच क्रेन के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निश्चित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पाया गया है, अतः यह विश्लेषण इस आधार पर किया गया है।

(ii) (क) कुछ पैरामीटरों (प्राचलों) को अपनाते हुए विभिन्न कार्गो वर्गों के लिए एम.एच. क्रेनों की अधिकतम क्षमता केपीटी ने प्रस्तावित की है। सूखे थोक कार्गो के लिए, प्रति घंटे संचालनों की संख्या 30 एवं प्रति संचालन औसत भार 180 टन मानते हुए, पत्तन ने संचालन दर प्रति घंटे 540 टन का अनुमान लगाया है। उक्त संचालन दर एवं 4000 कार्य-घंटों को मानते हुए, सूखे थोक वार्षिक कार्गो के लिए वार्षिक अधिकतम क्षमता प्रत्येक एम एच क्रेन के हिसाब से 21,60,000 टन वार्षिक का अनुमान लगाया गया है।

इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन ने सूखे थोक कार्गो के लिए मानी गई संचालन दर 53.33 प्रतिशत (287.98 टन प्रति घंटा) एवं 33.33 प्रतिशत (179.98 टन प्रति घंटा) क्रमशः अनुमानित की है।

उक्त आउटपुट दर पर आधारित एमएचक्रेन की अधिकतम क्षमता एवं क्रेन के 4000 कार्य घंटों के लिए केपीटी ने इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं, के लिए क्रमशः 1151928 टन प्रति वर्ष 719928 टन प्रति वर्ष मूल्यांकन किया है।

(ख) अपने पत्तन में पीपीपी माध्यम के अंतर्गत लगाई जाने वाली 60 टन की क्षमता की एम एम क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए एक अन्य प्रस्ताव पत्तन ने प्रस्तुत किया है, जिसके न्यूनाधिक उसी प्रकार के जिन्सों का संचालन करने की आशा है, जैसा कि पत्तन के स्वामित्व वाली एमएच क्रेन के लिए परिकल्पना की गई है। पत्तन के स्वामित्व वाली एम एच क्रेन के लिए केपीटी द्वारा निकाली गई क्षमता एवं वीओटी आपरेटर द्वारा संचालित की जाने वाली क्रेन की क्षमता का मूल्यांकन उसी स्तर पर किया गया है, जिससे यह पता चलता है कि उत्पादकता का स्तर समान होगा।

पत्तन के स्वामित्व वाली एमएच क्रेन की क्षमता उसी स्तर पर मानी गई है, जैसा कि पीपीपी माध्यम से एमएच क्रेनों को लगाने के लिए केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में माना गया है।

तदनुसार, एम एच क्रेन के भाड़े को निर्धारित करने के लिए सूखे बल्क कार्गो के संचालन के लिए 60 टन क्षमता वाली एमएचक्रेन की क्षमता 23,80,000 टन वार्षिक, इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो के लिए

9,32,000 टन वार्षिक एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, जिसमें लकड़ी के लट्ठे शामिल हैं, 5,96,000 टन वार्षिक मानी गई है।

(iii) 60 टन क्षमता की एमएच क्रेन, क्षमता की पकड़ सहित, की पूंजीगत लागत केपीटी द्वारा 1387.69 लाख रुपये मानी गई है। पत्तन ने क्रयादेश के रूप में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया है किन्तु न्यासी मंडल को प्रस्तुत किए गए बोर्ड के नोट को प्रस्ताव के साथ संलग्न करते हुए पत्तन ने कहा है कि 2 एमएच क्रेनों की खरीद/प्राप्ति के लिए अपने सप्लायर को दिनांक 5 अगस्त 2010 का स्वीकृति पत्र पहले से जारी कर दिया है। एम एच क्रेन के लिए केपीटी ने क्योंकि पहले से क्रयादेश जारी कर दिया है, अतः केपीटी ने प्रत्येक एमएच क्रेन के लिए 1387.69 लाख रुपये की पूंजीगत लागत पर विश्वास किया है एवं विश्लेषण में इस पर विचार किया है।

(iv) (क) ईंधन की लागत 33.33 लिटर प्रति घंटे मानते हुए केपीटी ने ईंधन की लागत का अनुमान लगाया है। पीपीपी माध्यम के अंतर्गत बर्थ नं. 7 एवं 8 के लिए सुविधाओं के यंत्रीकरण के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में केपीटी ने 60 टन क्षमता की प्रत्येक एमएच क्रेन के लिए 33.3 लिटर प्रति घंटे ईंधन की खपत का अनुमान लगाया है जो कि विषयगत प्रस्ताव में अनुमानित स्तर के लगभग है। केपीटी ने निर्माताओं के मैनुअल के आधार पर ईंधन की खपत को स्वीकार किया है।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित ईंधन खपत 33.33 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन का आधार निर्माताओं के मैनुअल को बताया गया है तथा इसे स्वीकार किया गया है एवं विश्लेषण में इसे माना गया है।

केपीटी ने संशोधित परिकलन में 42.11 रुपये प्रति लिटर पर ईंधन की लागत को माना है। इस मामले को अंतिम रूप देते समय प्राप्त जानकारी के अनुसार केपीटी द्वारा अनुमानित 42.11 रुपये प्रति लिटर के बजाए 45.98 रुपये प्रति लिटर ईंधन की यूनिट लागत मानी गई है।

(ख) दो क्रेनों के लिए तीन वर्षों की अवधि के लिए 377.96 लाख रुपये पर अनुमानित व्यापक वार्षिक अनुरक्षण ठेके के आधार पर केपीटी ने 62.99 लाख रुपये प्रति क्रेन पर मरम्मत एवं रख रखाव का लागत अनुमान लगाया है। पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत के अनुमान के लिए मानक, बहु प्रयोजनीय कार्गो टर्मिनल के दिशानिर्देशों के अनुसार, निर्धारित किए गए हैं। केपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत-आकलन की तर्कसंगतता का परीक्षण करने पर यह मानक लागू किया गया है। इन मानकों को लागू करने से मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत 69.39 लाख रुपये आती है। मानकों के अनुसार अनुमानित लागत से तुलना करने पर केपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत रख रखाव संबंधी लागत तर्कसंगत प्रतीत होती है। केपीटी द्वारा अनुमानित मरम्मत एवं रख रखाव संबंधी लागत को इसलिए स्वीकार किया जाए।

(ग) केपीटी ने पूंजीगत लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा को अनुमान लगाया जो अन्य पतन न्यासों के प्रशुल्क संबंधी अन्य मामलों में देय स्तर की तुलना के अनुरूप पाया गया है, अतः इसे माना जाए। वेतन एवं मजदूरी, प्रबंधन एवं कल्याण संबंधी खर्चों से जुड़े व्यय, क्रेन की पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं। पूंजीगत लागत के 5 प्रतिशत पर अन्य व्ययों के अनुमान, एनएमपीटी, पीपीटी एवं वीपीटी के मामले में देय व्ययों के अनुरूप पाए गए हैं, अतः इस विषयगत मामले में एमएच क्रेन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने में इसकी अनुमति दी जाए।

(घ) जहाज के लिए घाट में प्रदान किए गए स्थान के लिए एम एच क्रेन द्वारा ली गई जगह के लिए 50 लाख रुपये की लाइसेंस फीस का अनुमान भी केपीटी ने दिया है। इस प्रयोजन के लिए इसने 200 वर्ग मीटर के क्षेत्र का अनुमान लगाते हुए बताया है कि प्रत्येक क्रेन उक्त क्षेत्र को घेरेगी तथा इसने कार्गो के भंडारण के लिए दरों के मान के लिए निर्धारित लाइसेंस फीस को लागू किया है। जबकि पत्तन स्वयं एम एच क्रेन का स्वामित्वधारी है और लाइसेंस फीस पर विचार करने के औचित्य पर स्पष्टीकरण जब मांगा गया तो इसने बताया कि यह अवकाश हानि (अपॉर्चुनिटी लॉस) के लिए है। एमएच क्रेन को लगाने का काम पत्तन द्वारा स्वयं किया जाना है, इसलिए लाइसेंस फीस का प्रश्न ही नहीं उठता, अतः लागत अनुमानों में काल्पनिक लाइसेंस फीस स्वीकार नहीं की गई है।

(ङ) कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत निर्धारित दरों के अनुसार, क्रेन की पूंजीगत लागत पर 10.34% पर मूल्यह्रास का अनुमान लगाया गया है।

(व) एच एच क्रेन के लिए भाड़े का निर्धारण करते समय केपीटी ने 16% आरओसीई माना है। 2005 के दिशा निर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की वैधता तीन वर्ष है, इसलिए, पीपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी एवं वोओसीपीटी के लिए भाड़ा (अपफ्रंट प्रस्ताव के अलावा) निर्धारित करते समय तीन वर्ष की अवधि के लिए एमएच क्रेन का बट्टे में डाले गए औसत मूल्य पर रिटर्न की अनुमति दी गई है। इस विषयगत मामले में वही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

तीन वर्षों के लिए एम एच क्रेन का बट्टे में डाले गए औसत मूल्य पर प्रत्येक एम एच क्रेन के लिए आरओसीई अर्थात् 1100.72 लाख रु, 176.11 लाख रुपये बैठता है।

(vi) एम एच क्रेन के संचालन के लिए कुल अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता 527.15 लाख रुपए है, जो क्रेन की संचालन लागत 351.04 लाख रुपए एवं 16% रिटर्न 176.11 लाख रुपए के आसपास बैठता है, जबकि केपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता 568.42 लाख रुपए है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि केपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप पत्तन द्वारा संचालित फीस किए जाने वाले प्रस्तावित बड़े कार्गो वर्ग की क्षमता के लिए एम एच क्रेन का भाड़ा रखा गया है। एनएमपीटी, पीपीटी, वीपीटी एवं वीओसीपीटी जैसे अन्य मामलों में भी आपरेटर द्वारा स्टैडएलोन सुविधा के रूप में एमएच क्रेन के लिए भाड़े के निर्धारण में उक्त दृष्टिकोण अपनाया गया है।

(vii) एम एच क्रेन के उपयोग के लिए केपीटी ने जो विवरण प्रस्तुत किया है, उसे उक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुलग्नक -I के रूप में संलग्न है।

(viii) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के उपबंध 4.3 में तटीय कार्गो के रियायती प्रशुल्क को विनिर्दिष्ट किया गया है। उक्त खंड में आगे यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि सभी तटीय कार्गो के लिए, तापीय कोयला एवं पीओएल को छोड़कर जिनमें कच्चा तेल, कच्चा लोहा एवं कच्चे लोहे की गुट्टिकाएं शामिल हैं, प्रभार, कार्गो से संबंधित सामान्य प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। केपीटी ने तीन कार्गो वर्गों के प्रत्येक वर्ग के लिए विदेशी एवं तटीय कार्गो के हिस्से को कुल अधिकतम क्षमता में 90% एवं 10% के रूप में क्रमश मानते हुए, सरकार की नीति के अनुरूप तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं। विदेशी/तटीय कार्गो की संरचना वही है, जैसा कि पत्तन ने अपने

अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में माना है, जिस पर कार्रवाई इस मामले में एक साथ की जा रही है। इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा माना गया विदेशी/तटीय कार्गो का हिस्सा स्वीकार किया गया है।

(ix) विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में जैसा कि बताया गया है कि अधिकतम क्षमता एवं अनुमानित राजस्व आवश्यकता में संशोधन करते हुए, 60 टन क्षमता की एक एम एच क्रेन के लिए भाड़ा निम्न रूप में निश्चित किया गया है:

(रूपये प्रति टन में)

विवरण	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
सूखे थोक कार्गो	23.7	13.84
इस्पात एवं बैग में रखे कार्गो	57.68	34.61
अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जिसमें लकड़ी के लट्ठे शामिल हैं	92.13	55.28

(x) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के उपबन्ध 5.9 में यह सिफारिश की गई है कि उत्पादकता के स्तर की कसौटी से प्रशुल्क को जोड़ा जाए, अच्छे कार्य-निष्पादन के लिए प्रोत्साहन दिया जाए एवं कसौटी के स्तर से नीचे कार्य-निष्पादन के लिए प्रोत्साहन न दिया जाए। केपीटी ने एम एच क्रेन के कार्यनिष्पादन को प्रशुल्क से जोड़ने का भी प्रस्ताव किया है, विभिन्न कार्गो वर्गों के लिए 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए माने गए आधारभूत उत्पादकता स्तर, जो कि 1000 टन प्रतिदिन तक है, से उत्पादकता में वृद्धि/कमी की अनुमति दी जाए।

केपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क, अन्य मामलों में पहले निर्धारित योजना के अनुरूप है। केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रोत्साहन/दण्ड योजना का अनुमोदन किया जाता है बशर्ते कि इस विश्लेषण में निश्चित की गई संशोधित दरों को ध्यान में रखकर, दरों में संशोधन किया गया हो।

कांडला स्टीवेडोर्स एसोसिएशन ने एक जगह यह संदेह व्यक्त किया है कि क्या दक्षता से जुड़ा प्रशुल्क सफलीभूत होगा एवं उन्होंने अनुरोध किया है कि पाली के आधार पर एकल दर रखी जाए। इसके साथ-साथ यह भी सुझाव दिया है कि आधारभूत दर निश्चित की जाए तथा केपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए, दक्षता की आधारभूत दर पर वृद्धि/कमी की प्रतिशतता निर्धारित की जाए।

(xi) क्योंकि प्रशुल्क, उत्पादकता के स्तर से जुड़ा होने के कारण स्थिर है, इसलिए यह जरूरी है कि अस्पष्टता को दूर करने के लिए शर्तों को परिभाषित किया जाए। केपीटी ने प्रतिबन्धता का प्रस्ताव नहीं दिया है, जिसके तहत कार्य-निष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क लागू होना था, हालांकि इसके अपफ्रंट प्रशुल्क के प्रस्ताव में विशेष तौर पर सलाह दी गई थी कि योजना का एवं वीओसीपीटी में विनिर्धारित प्रतिबन्धताओं का संदर्भ लिया जाए।

एम एच क्रेन की बर्थ के अनुसार औसत दैनिक आउटपुट निकालने की शर्तों को एवं पीपीटी, वीओसीपीटी, वीपीटी एवं एनएमपीटी में निश्चित की गई एम एम क्रेनों के लिए निर्धारित प्रावधान कि एम एच क्रेन के एक घंटे से अधिक की अवधि के लिए खराब होने पर, एम एच क्रेन का संचालन

रूकने पर प्रावधान आदि इस मामले में भी शामिल किए गए हैं। बर्थ नं. 7 एवं 8 के यंत्रीकरण के लिए केपीटी के अपफ्रंट शुल्क के प्रस्ताव में प्रतिबन्धताएं भी शामिल की गई हैं। उक्त मामले में एक प्रतिबन्धता यह भी विनिर्दिष्ट की गई है कि यदि समुद्रयान को क्रेन आपरेटर द्वारा एम एच क्रेन के खराब होने/कार्य निष्पादन न करने के कारण लंगर-स्थान से हटाना अपेक्षित हो जाता है तो शिफ्टिंग प्रभार क्रेन आपरेटर से वसूल किया जाएगा तथा इसके अलावा 1,00,000 रुपये का दण्ड लगाया जाएगा एवं इस प्रकार से वसूल किया गया शिफ्टिंग प्रभार, समुद्रयान के एजेंट को दिया जाएगा, जबकि दण्ड की राशि पत्तन द्वारा रखी जाएगी। विषयगत मामले में एम एच क्रेन पत्तन के स्वामित्व में है, अतः उक्त शर्त में तदनुसार संशोधन किया जाता है कि शिफ्टिंग प्रभार नहीं लगाया जाएगा, यदि एम एच क्रेन के खराब होने/कार्यनिष्पादन न करने के कारण समुद्रयान को हटाना दूसरी बर्थ में / लंगर स्थान में बदलना आवश्यक हो गया हो। केपीटी कोई उपयुक्त प्रस्ताव ला सकता है यदि उसे ऐसा लगता है कि उसके पत्तन में एम एच क्रेन के संचालन से संबंधित कोई अन्य शर्तें प्रासंगिक हों अथवा इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्धारित शर्तें इस मामले में प्रासंगिक नहीं हैं।

(xii) 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश, प्रशुल्क वैधता की अवधि 3 वर्ष के लिए विनिर्धारित करते हैं। तदनुसार, 60 टन क्षमता की एम एच क्रेन के लिए भाड़ा दर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश के लागू होने की तारीख से तीन वर्ष के लिए वैध होगा। निश्चित दरें तीन वर्ष में एक बार समीक्षा के अध्यक्षीन होंगी, जिसमें सामान्य लागत एवं प्रणाली का अनुसरण करते हुए भावी चक्र की दरें पूंजीगत लागत, बट्टा के मूल्य पर, विचार करके निश्चित की जाएंगी।

11. परिणाम के रूप में, एवं उक्त दिए गए कारणों के लिए तथा सामूहिक राय के आधार पर, यह प्राधिकरण, अध्याय - 4 कांडला पत्तन न्यास के दरों के वर्तमान मानों में विविध प्रभार के अंतर्गत अनुसूची - 10 - 60 टन क्षमता की सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के लिए प्रभार में निम्नलिखित का अनुमोदन करता है:

“10.60 टन क्षमता की सचल बंदरगाह क्रेन के भाड़े के लिए प्रभार”

1. सुखे थोक कार्गो के लिए

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
7000-7999	19.61	11.77
8000-8999	20.76	12.46
9000-9999	21.92	13.15
10000	23.07	13.84
10001-11000	24.22	14.53
11001-12000	25.38	15.23
12001-13000	26.53	15.92

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक की आधारभूत दर बढ़ाई गई एवं दूसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 110 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। तीसरे हजार टन के लिए आधारभूत दर को 115 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। 13000 टन से अधिक होने पर दर का परिकलन करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से, आधारभूत दर को, तदनुसार, कम करके 7000 टन से नीचे के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन किया जाएगा।

2. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

(क) इस्पात एवं बैग में रखा गया कार्गो:

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
3000-3999	54.80	32.88
4000	57.68	34.61
4001-5000	60.56	36.34

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर बताया गया है कि वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, आधारभूत दर, पहले हजार टन के लिए 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई। 5000 टनों से ऊपर दरों का परिकलन, करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से 3000 से नीचे के टनों के कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन आधारभूत दर को कम करके, तदनुसार, किया जायेगा।

(ख) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, लकड़ी के लट्ठों सहित:

क्रेन का औसत दैनिक कार्य-निष्पादन (मीट्रिक टन में)	प्रति टन अधिकतम दर (रुपयों में)	
	विदेशी	तटीय
1500-2499	87.52	52.51
2500	92.13	55.28
2501-3500	96.74	58.04

टिप्पणी:

जैसा कि ऊपर दिखाया गया है कि वर्धनशील अधिकतम दरों का परिकलन करने के लिए, पहले हजार टन के लिए आधारभूत दर को 105 प्रतिशत तक बढ़ाया गया। 3500 टन से ऊपर की दर का परिकलन करने के लिए वही कार्यप्रणाली अपनाई जाएगी। इसी प्रकार से 1500 टन से नीचे के कार्य-निष्पादन के लिए अधिकतम दरों का परिकलन, आधारभूत दर को कम करके, तदनुसार, किया जाएगा।

टिप्पणियाँ:

(i) घाट पर जहाज के ठहरने के स्थान पर दैनिक औसत आउटपुट का परिकलन का फार्मूला निम्नलिखित है:

एम एच क्रेन द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा

X 24 घंटे

समुद्रयान से प्रारंभ से समाप्ति तक लिया गया कुल समय

- (ii) जहाज में रखे माल (कार्गो) का लदान/माल उतारने की प्रक्रिया को प्रारम्भ करने से लेकर उसकी समाप्ति तक के लिए जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) पर दैनिक औसत आउटपुट के अनुसार, जहाज में रखे माल के लदान/माल को उतारने की पूरी मात्रा के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं से वसूली के लिए क्रेन के भाड़े के प्रभार की उपयुक्त दर ली जाएगी।
- (iii) यदि एक एम एच क्रेन किसी दूसरी एम एच क्रेन के साथ कार्य करती है तो क्रेन के लिए बर्थ की दैनिक आउटपुट का पता, एम एच क्रेन के लोड मीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर लगाया जाएगा।
- (iv) यदि जब तक समुद्रयान, जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) को छोड़ नहीं देता, तब तक यदि क्रेन एक से अधिक घंटे के लिए खराब हो जाती है, तो क्रेन के खराब होने से पूर्व लदान किए गए/उतारे गए (जहाज में रखे) माल, जो क्रेन के कार्य-घंटों से विभाजित किया जायेगा एवं 24 से गुणा किया जाएगा, को ध्यान में रखते हुए, एम एच क्रेन द्वारा संचालित की गई मात्रा का निर्धारण किया जाएगा।
- (v) यदि एम एच क्रेन का संचालन, दो घंटे से अधिक की अवधि के लिए एक साथ रुक जाता है जिसके लिए एम एच क्रेन को कारण नहीं कहा जा सकता, तो समुद्रयान में क्रेन के संचालन की कुल समयावधि का परिकलन करते समय क्रेन को उपयुक्त छूट दी जाएगी। 2 घंटे से कम की अवधि के लिए एम एच क्रेन का संचालन रुकने से उक्त प्रयोजन के लिए, इस अवधि को नजरअंदाज कर दिया जाएगा। एम एच क्रेन के कारण संचालन रुकने से कोई छूट नहीं दी जाएगी, समुद्रयान की दैनिक कार्य-निष्पादन रिपोर्ट में केपीटी द्वारा नामित किसी अन्य एजेंसी अथवा केपीटी के अधिकारियों द्वारा एम एच क्रेन के संचालन के दौरान लदान/उतराई के कार्य में कोई रुकावट आने पर, प्रमाणित करना अपेक्षित होगा।
- (vi) एम एच क्रेन के खराब होने/कार्य न करने के कारण यदि जहाज के ठहरने के स्थान (बर्थ) से समुद्रयान को दूसरे बर्थ/लंगर स्थान पर ले जाना आवश्यक हो तो पत्तन द्वारा शिफ्टिंग प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (vii) औसत आउटपुट पर कोई मतभेद होने की स्थिति में पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम एवं बाध्यकारी होगा।”
12. भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की अवधि की समाप्ति पर ये दरें प्रभावी होंगी तथा ये 3 वर्ष के लिए वैध होंगी।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

अनुलग्नक-I

कांडला पत्तन न्यास में कार्गो के संचालन के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 60 टन क्षमता की एच एम सी के लिए भाड़े - प्रकार का निर्धारण

क्र०सं०	विवरण	केपीटी द्वारा प्रस्तुत		टी ए एम पी द्वारा स्वीकार किए गए	
		वर्किंग्स	प्राक्कलन	वर्किंग्स	प्राक्कलन
I	अधिकतम क्षमता				
(क)	सूखे थोक कार्गो				
	संचालन दर (टन प्रति घंटा)	30 X 18 (30 संचालन प्रति घंटा X 18 टन प्रति संचालन)	540	सूखे थोक कार्गो जैसे खाद्यान्न कोयला आदि के लिए मानकों के अनुसार, केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन दर, प्रति दिन 1000 टन है, [प्रतिघंटा संचालन दर 10000/(24 X 70% उपभोग फेक्टर)]	595
	कार्य-घंटों की संख्या	4000	9072	बिजली/ईंधन लागत के प्राक्कलन के लिए 4000 घंटे की वार्षिक वर्किंग का मानक	4000
	सूखे थोक कार्गो के संचालन के लिए प्रति क्रेन के लिए वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	540X4000	2160000	595 X 4000	2,38,0000
(ख)	इस्पात एवं बैग में रखा गया जहाज-माल (कार्गो)				
	संचालन-दर (प्रति घंटा टनों में)	सूखे थोक कार्गो के लिए संचालन दर का 53.33 प्रतिशत (540 का 53.33 प्रतिशत)	287.98	इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो के मानकों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन-दर, 4000 टन दैनिक है। [प्रति घंटा संचालन-दर: 4000/ (24 X 70 : उपभोग फेक्टर)]	238
	इस्पात एवं बैग में रखे गए कार्गो के लिए प्रति क्रेन वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	287.98 X 4000	1151928	238 X 4000 घंटे	952000
(ग)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो, जिसमें लकड़ी के लट्टे शामिल हैं।				
	संचालन-दर (टन प्रति घंटा)	सूखे थोक कार्गो के लिए संचालन-दर का 33.33 प्रतिशत (540 का 33.33 प्रतिशत)	179.98	अन्य कार्गो के लिए मानकों के अनुसार केपीटी के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में स्वीकृत संचालन-दर : 2500 टन प्रति दिन है। [प्रति घंटा संचालन-दर : 2500/ (24 X 70 प्रतिशत उपभोग फेक्टर)]	149

	ब्रेक बल्क कार्गो के संचालन के लिए प्रति क्रेन वार्षिक संचालन क्षमता (टनों में)	180 X 40000	719928	149 X 4000 घंटे	596000
			रु० लाखों में		रु० लाखों में
II	केपीटी द्वारा खरीदी गई 60 टन क्षमता की 1 संचल बंदरगाह क्रेन के लिए पूंजीगत लागत	जैसा कि केपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।	1387.69	जैसा कि केपीटी द्वारा स्वीकार की गई	1387.69
III	परिचालन लागत				
(क)	ईंधन लागत	33.33 X 42.11 X 4000 घंटे	56.14	33.33 लिटर/प्रति घंटा 4000 घंटों के लिए 45.98 रु० प्रति लिटर की दर से	61.30
(ख)	मरम्मत एवं रख रखाव लागत	दो क्रेनों के लिए 3 वर्षों की अवधि के लिए 377.95 लाख रु० का व्यापक वार्षिक रख-रखाव ठेका (एएमसी) (377.95 लाख रु०/दो क्रेनों/ 3 वर्ष के लिए)	62.99	जैसा कि केपीटी द्वारा अनुमानित	62.99
(ग)	बीमा	पूँजीगत लागत के 1 प्रतिशत की दर से	13.88	पूँजीगत लागत की 1 प्रतिशत की दर	13.88
(घ)	मूल्यांकन	पूँजीगत लागत की 10.34 प्रतिशत की दर से	143.49	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार (10.34 प्रतिशत की दर से)	143.49
(ङ)	किराया (लाइसेंस फीस)	प्रत्येक क्रेन के लिए 200 वर्ग मीटर के लिए 216 रु०/10 वर्गमीटर प्रति माह	0.50	पत्तन के स्वामित्व वाली एच एम क्रेन के लिए लाइसेंस फीस प्रासंगिक नहीं, इसलिए मान्य नहीं	0.00
(च)	प्रबंधन एवं कर्मचारियों का वेतन एवं भजदूरी, जिसमें कल्याण संबंधी एवं अन्य खर्च शामिल हैं।	पूँजीगत लागत की 5 प्रतिशत की दर पर	69.38	सकल स्थिर आस्ति मूल्य का 5 प्रतिशत	69.38
	कुल (क) से (च) तक		346.39		
iv	आर ओ सी ई	पूँजीगत लागत की 16 प्रतिशत की दर पर	222.03	16 प्रतिशत X 1100.72 लाख (एम एच क्रेन का बट्टे में डाला गया मूल्य)	176.11
v	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	(III एवं IV)	568.42	(III एवं IV)	527.15
vi	प्रस्तावित दर (रु० प्रति टन)				
(क)	सूखे थोक कार्गो				
	विदेशी	568.42 लाख (2160000 X	27.41	527.15 लाख (2380000 X 90 % + (2380000	23.07

		90%)+(216000 0x 10% x 60%		x 10 % x 60 %)	
	तटीय	विदेशी कार्गो की 60 प्रतिशत की दर	16.45	विदेशी कार्गो की 60 प्रतिशत दर	13.84
(ख)	इस्पात एवं बैग में रखा कार्गो				
	विदेशी	568.42 लाख (1151928 x 90 % + (1151928 x 10% x 60%))	51.40	527.15 लाख (9520000 x 90 % + (9520000 x 10 % x 60 %))	57.68
	तटीय	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	30.84	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	34.61
(ग)	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जिसमें लकड़ी के लट्ठे शामिल हैं।				
	विदेशी	568.42 लाख (719928 x 90 % + (719928 x 10% x 60%))	82.25	527.15 लाख (596000 x 90 % + (596000 x 10 % x 60 %))	92.13
	तटीय	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	49.35	विदेशी कार्गो का 60 प्रतिशत	55.28

@टिप्पणी:

लगाई गई पूंजी के लिए बर्किंग
एम एच क्रेन के लिए सकल मूल्य लाख रुपयों में
कंपनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार मूल्यहास की दर

1387.69
10.34 प्रतिशत

वर्ष के प्रारंभ में एम एच क्रेन का मूल्य
मूल्यसस
वर्ष की समाप्ति पर बटटे डाला गया मूल्य
औसत बटटे डाला गया मूल्य

वर्ष-1	वर्ष-2	वर्ष-3
1387.69	1244.24	1100.72
143.49	143.49	143.49
1244.20	1100.72	957.23
	1100.72	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 14th July, 2011

F. No. TAMP/23/2011-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for fixation of hire charges for 60 Tonne Mobile Harbour Crane owned and operated by it, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/23/2011-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 29th day of June, 2011)

This case relates to a proposal dated 2 April 2011 received from the Kandla Port Trust for fixation of the hire charges for two Mobile Harbour Cranes (MHC) of 60 Tonne to be deployed for cargo handling operations by the port.

2. The Kandla Port Trust (KPT) has submitted that in order to increase productivity and to reduce the turnaround time it has decided to provide three cranes on each of its berth. Accordingly, two MHC of 60 tonnes each are proposed to be procured from the internal sources of the port and four 60 tonnes MHC through PPP mode. The KPT has filed a separate proposal for fixation of upfront tariff for mechanisation of berth by deployment of MHC through PPP mode, which has been processed separately.

3. The highlights of the proposal is given below:

- (i). The proposed MHC will handle all types of dry bulk cargo, steel & bagged cargo and other break bulk cargo including timber logs.
- (ii). The Board note of the KPT dated 15 September 2009 for fixation of hire charges of two MHC states that the KPT has issued Letter of Acceptance dated 5 August 2010 to M/s. Italgru for procurement of 2 MHC. The capital cost of one 60 Tonne MHC is considered at ₹ 1387.69 lakhs in arriving at the hire charge.
- (iii). (a). The optimal capacity of a MHC is estimated for each type of cargo proposed to be handled by taking into account the different handling rates for the each cargo type and adopting 4000 working hours as per the working hours norms prescribed for estimating the power/ fuel cost of crane for a multipurpose cargo terminal in the upfront tariff guidelines of 2008.
- (b). The handling rate for Steel and Bagged cargo and other break bulk cargo is considered at 53.33% and 33.33% respectively of the handling rate of 540 tonnes per hour/ crane considered for handling dry bulk cargo. The detailed capacity calculation as given by the KPT in its proposal is given below:

➤ For Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Particulars	Dry bulk cargo
1.	Moves per hour	30
2.	Cargo handled in one move	60 * 0.3 = 18 tons
3.	Cargo handled in one hour by one crane	30 * 18 = 540 tons
4.	Cargo handled in one hour by one crane	540 tons
5.	Annual handling capacity per MHC for 4000 hours (in tonnes)	540 * 4000 = 21,60,000

➤ For Steel/ Bagged Cargo and other break bulk cargo:

Sl. No.	Particulars	Steel & Bagged cargo	Other break bulk cargo
1.	Cargo handled in one hour by one crane	53.33% * 540 = 287.982 tons	33.33% * 540 = 179.98 tons
2.	Annual handling capacity per MHC for 4000 hours (in tonnes)	287.98 * 4000 = 11,51,928	179.982 * 4000 = 7,19,928

- (iv). The capital cost and operating cost estimated by KPT for a 60 Tonne MHC is given below:

(₹ in lakhs)				
Sl. No.	Particulars	Workings furnished for the subject proposal		Estimates
1.	Capital cost			1387.69
2.	Operating cost			
	(i). Repairs and maintenance cost	3,77,95,845 for 3 years for 2 cranes (comprehensive AMC per crane)		62.99
	(ii). Fuel (a*b)	(a). Fuel consumed	33.33 ltrs. per hours*20 hrs per day * 200 days per year = 133320 ltrs. per crane * ₹ 42.39 per liter as on 15 January 2011.	56.51
	(iii). Insurance cost	1% of the capital cost		13.88
	(iv). Depreciation	10.34% of the capital cost		143.49
	(v). License fee (rentals for space provided at wharf)	₹ 210/10 sq. mtr. per month for 200 sq. mtr.		0.50
	(vi). Others (including direct labour)	5% of capital cost		69.38
	Total operating cost			346.76
3.	ROCE	@ 16%		222.03
4.	Total Revenue Requirement estimated by KPT			568.79

- (v). The KPT has assumed 90% of the cargo capacity will be foreign cargo and 10% will be coastal cargo for each cargo category. The hire charge proposed by the KPT in subject proposal is given below:

Particulars	(₹ per tonne)	
	Current proposal	
	Foreign cargo	Coastal cargo
Dry Bulk Cargo	27.43	16.46
Steel and Bagged Cargo	51.43	30.86
Other Bulk Cargo	82.30	49.38

- (vi). The KPT has also proposed performance linked tariff as follows:

- (a). For Dry Bulk Cargo:

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
6072-7077	23.32	13.99
7078-8071	24.69	14.81
8072-9071	26.06	15.64
9072	27.43	16.46
9073-10072	28.80	17.28
10073-11072	30.17	18.10
10073-12072	31.54	18.93

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 12072 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 6072 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(b). For Steel and Bagged Cargo:

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2805-3804	46.29	27.77
3805-4804	48.86	29.32
4805	51.43	30.86
4806-5805	54.00	32.40
5806-6805	56.57	33.94

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 6805 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2805 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(c). For other break bulk cargo including timber logs:

Average daily performance for 1 crane (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1024-2023	74.07	44.44
2024-3023	78.19	46.91
3024	82.30	49.38
3025-4024	86.42	51.85
4025-5024	90.53	54.32

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5024 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 1024 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

The KPT has further submitted that the subject proposal was placed before its Board in the meeting held on 18 March 2011 and the minutes of the meeting will be forwarded shortly.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal received from the KPT was circulated to the users / user organisations for seeking their comments. We have not received any comments from any users / user organisations.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/clarifications on a few points vide our letter dated 21 April 2011. The KPT has furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing.

6. A joint hearing in this case was held on 5 May 2011 at the Kandla Port Trust (KPT) premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

7.1. At the joint hearing, the KPT was advised to furnish its reply to the queries issued by us on 21 April 2011 by 19 May 2011. While doing so, the port was also requested to furnish necessary clarifications/ additional information on the following points:

- (i). Re-look into its proposal alongwith its other proposal for fixing upfront tariff for Mobile Harbour Crane and furnish a revised proposal by 19 May 2011 and circulate its revised proposal to the concerned users advising them to furnish their comments within 7 days.
- (ii). Furnish its comments on the comments to be furnished by Kandla Port Stevedores Association (KPSA).

7.2. At the joint hearing, the Kandla Port Stevedores Association (KPSA) agreed to furnish its comments within 7 days from the date of joint hearing. The KPSA vide email dated 16 May 2011 has informed that they have no comments to offer.

8.1. As agreed at the joint hearing, the KPT has furnished their response vide its letter dated 3 June 2011 to the queries raised by us vide letter dated 21 April 2011. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the KPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(i).	<p>The KPT has already filed its proposal for fixation of upfront tariff for mechanization of berth nos.7 and 8 (i.e. for deployment and operation of 60 tonnes capacity Harbour Mobile Crane on Public Private Participation basis) for handling dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo. It is observed that in the instant proposal also, the port proposes to deploy two numbers of 60 Tonnes Harbour Mobile Crane for handling the same cargo groups and with the same optimal capacity assessed for the cranes.</p> <p>Users of MHC will be concerned with the productivity and reliability of service offered by the crane and it is immaterial whether the MHC service is operated by the port or by a BOT operator. In the above context, please justify the reasons for having different rates for the same capacity of MHC proposed to be operated by the port and by the BOT operator at its port.</p>	<p>The reason for justifying the rates for the same optimal capacity of Harbour Mobile Cranes proposed to be operated by the port and by the BOT operator at this port does not arise, as the tariff proposed for the port owned cranes is on the basis of the order placed to M/s.Italgru, s.r.l., Italy for 2 nos. of MHCs. As far as capital cost estimated in upfront tariff proposal is concerned, it has been arrived based on the rates given by various suppliers of MHCs like Gottwald, Libherr, etc.</p>
(ii).	<p>The capital cost of MHC is estimated at ₹ 20.15 crores in the upfront proposal whereas in the subject proposal the capital cost of MHC is estimated at ₹ 13.87 crores. Explain the reasons for difference in capital cost for identical capacity MHC(s).</p>	<p>As clarified at Sl. No.(i).</p>
(iii).	<p>Optimal Capacity:</p> <p>(a). Explain the basis of considering moves of a 60T Harbour Mobile Crane (HMC) at 30 per hour.</p> <p>(b). Explain the basis of arriving at the load capacity of MHC at 18 tonnes for each move applying 30% on the capacity of MHC i.e. 60T x 0.30.</p> <p>(c). The upfront tariff guidelines for a multipurpose cargo handling terminal prescribe output norms for three numbers of 20 tonne capacity luffing crane at 10000</p>	<p>Number of moves depends on various factors like densities of cargo, type of vessel, crane drivers' expertise, angle at which loading and discharging taking place, size of hatch and evacuation rates, length of berth etc.</p> <p>As far as 0.3 factor is concerned, the Port is procuring 2 Nos. of MHCs with 18 m³ capacity grab, if we consider average density 1(one), it comes 18T per move. If the crane is 60T, then factor for 18 T comes to 0.3. Generally, it has been seen that theoretical moves for the cranes of 63 T / 64 T crane ranges is less than 35 moves for bulk cargo including containers per hour. Hence 30 moves per hour was taken as assumption looking to various factors mentioned above.</p> <p>As per handling norms prescribed in the guidelines of 2008, the ratio of handling rates for Dry Bulk, Steel and Bagged Cargo and Break bulk Cargo is 1:0.53:0.33.</p>

	<p>tonnes per day for handling dry bulk cargo viz. coal, limestone, etc. Even if the same level of output is assumed as the aggregate of three luffing crane capacity comes to 60T, the per hour output will be 595 tonnes [i.e. 10000T/ day / 16.8 hours (24*0.7)] as against output of 540 tonnes / hour considered by KPT for dry bulk cargo. For steel and bagged cargo and other cargo, the port has assumed the output at 53.33% and 33.33% of the output obtained by the port for arriving at the optimal capacity for dry bulk cargo.</p> <p>The parameters assumed by the KPT for assessing the optimal capacity are not found to be in line with the output norms prescribed in the guidelines for determining the optimal capacity.</p> <p>In this regard it may be noted that based on performance of 100T MHC reportedly achieved at Paradip Port Trust (PPT), output of a 100 Tonnes MHC was considered at 12500 tonnes/ day. With reference to break bulk cargo and other cargo, handling rate was considered at 50% above the norms prescribed in the guidelines.</p>	<p>The optimal cargo handling capacity of the 60T Mobile Harbour cranes is estimated as follows:-</p> <table><tr><th>Cranes Capacity</th><th>60 T Mobile Harbour Cranes</th></tr><tr><td>Handling rate / day for bulk cargo =</td><td>$(60 * 0.3 \text{ Tons/ move}) * (30 \text{ moves/ hour}) * (24 \text{ hours a day}) * 0.7 = 9072 \text{ Tons/ day}$</td></tr><tr><td>Handling rate / day for steel and Bagged cargo</td><td>$= 0.53 * 9072 = 4838.18 \text{ Tons/ day}$</td></tr><tr><td>Handling rate / day for timber logs</td><td>$= 0.3 * 9072 = 3024 \text{ Tons/ day}$</td></tr><tr><td>Percentage of cargo to handled</td><td></td></tr><tr><td>All kinds of Bulk Cargo</td><td>= 60%</td></tr><tr><td>Steel and bagged Cargo</td><td>= 30%</td></tr><tr><td>Timber logs</td><td>= 10%</td></tr><tr><td>Optimal Capacity of the cranes</td><td>$= 365 * 0.7 * (0.6 * 9072 + 0.3 * 4838 + 0.1 * 3024) = 1.84 \text{ Million MTs}$</td></tr></table> <p>Note: Percentage of cargo to be handled by the cranes has been based on the profile of dry cargo handled at Kandla Port in the past. As could be seen from the above table, the optimal capacity of the one cranes is obtained at 1.84 Million Metric Tons.</p> <p>We have tried to formulate a scientific way of calculating the optimal capacity of the Mobile Harbor cranes since the guidelines for calculations of Mobile Harbour Cranes capacity are not available. However, if TAMP provides any observations/ modifications on the methodology adopted, suitable changes shall be made to the proposal.</p>	Cranes Capacity	60 T Mobile Harbour Cranes	Handling rate / day for bulk cargo =	$(60 * 0.3 \text{ Tons/ move}) * (30 \text{ moves/ hour}) * (24 \text{ hours a day}) * 0.7 = 9072 \text{ Tons/ day}$	Handling rate / day for steel and Bagged cargo	$= 0.53 * 9072 = 4838.18 \text{ Tons/ day}$	Handling rate / day for timber logs	$= 0.3 * 9072 = 3024 \text{ Tons/ day}$	Percentage of cargo to handled		All kinds of Bulk Cargo	= 60%	Steel and bagged Cargo	= 30%	Timber logs	= 10%	Optimal Capacity of the cranes	$= 365 * 0.7 * (0.6 * 9072 + 0.3 * 4838 + 0.1 * 3024) = 1.84 \text{ Million MTs}$
Cranes Capacity	60 T Mobile Harbour Cranes																			
Handling rate / day for bulk cargo =	$(60 * 0.3 \text{ Tons/ move}) * (30 \text{ moves/ hour}) * (24 \text{ hours a day}) * 0.7 = 9072 \text{ Tons/ day}$																			
Handling rate / day for steel and Bagged cargo	$= 0.53 * 9072 = 4838.18 \text{ Tons/ day}$																			
Handling rate / day for timber logs	$= 0.3 * 9072 = 3024 \text{ Tons/ day}$																			
Percentage of cargo to handled																				
All kinds of Bulk Cargo	= 60%																			
Steel and bagged Cargo	= 30%																			
Timber logs	= 10%																			
Optimal Capacity of the cranes	$= 365 * 0.7 * (0.6 * 9072 + 0.3 * 4838 + 0.1 * 3024) = 1.84 \text{ Million MTs}$																			
	(d). Average output in terms of tonnes/ day achieved by the MHCs, if any, presently deployed by the port may please be furnished cargo-wise (dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo) for the last three years 2008-09 to 2010-11.	Reply to this point not furnished.																		
(iv).	The KPT has considered fuel consumption of 33.33 liters per hour in the subject proposal and 32 liters per hour in its upfront tariff proposal. The reasons for difference in fuel consumption for same capacity of the MHC in the two proposals may be explained. The fuel consumption assumed may be justified with reference to the actual consumption of fuel for similar capacity MHC operating in the port or with reference to equipment manufacturer's specifications.	As far as fuel oil consumption, the clarification is the same at point no.(i) above. The fuel consumption is based on the data given by the various manufacturers of MHCs like Gottwald, Libherr, Italgru, etc. It will depend on the make of crane, which the BOT operator will bring and it can be seen the average fuel consumption of different equipment specification.																		
(v).	Since deployment of the MHC is by the port itself the question of license fee payment may not arise. Hence the relevance of considering the license fee as an item of cost in the computation of hire charge of MHC may be explained.	License fee has been included considering opportunity loss.																		

8.2. While furnishing clarifications to the queries raised, the KPT vide letter dated 3 June 2011 has also furnished revised calculation of hire charge wherein the fuel rate is considered at ₹ 42.11 per litre (as of 15.05.2011) at par with the fuel rate assumed in its upfront tariff proposal for Mobile Harbour Cranes as against ₹ 42.39/ litre considered earlier.

- (i). Consequent to modification in the fuel rate, the operating cost and the estimated revenue requirement stands modified as follows:

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Particulars	Workings furnished for the subject proposal	Revised estimates
1.	Operating cost		
	(i). Repairs and maintenance cost	3,77,95,845 for 3 years for 2 cranes	62.99
	(ii). Fuel (a*b)	(a). Fuel consumed 33.33 ltrs. per hours*20 hrs per day * 200 days per year = 133320 ltrs. per crane * ₹ 42.11 per liter	56.14
	(iii). Insurance cost	1% of capital cost	13.88
	(iv). Depreciation	10.34%	143.49
	(v). License fee (rentals for space provided at wharf)	₹ 210/10 sq. mtr. per month for 200 sq. mtr. for each crane	0.50
	(vi). Others (including direct labour)	5% of capital cost (5% * 1387.69)	69.38
	Total operating cost		346.39
2.	ROCE	@ 16%	222.03
3.	Total Revenue Requirement estimated by KPT		568.42

- (ii). The revised hire charges proposed by the KPT (considering 90% cargo as foreign cargo and 10% as coastal cargo) for different categories is given below:

(₹ per tonne)		
Particulars	Foreign cargo	Coastal cargo
Dry bulk cargo	27.41	16.45
Steel and bagged cargo	51.40	30.84
Other break bulk cargo including timber logs	82.25	49.35

- (iii). The performance-linked tariff is also suitably modified in view of the modified rate proposed by the KPT.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT) relates to fixation of hire charge for Mobile Harbour Crane (MHC) of 60 Tonne MHC owned and operated by the KPT. The KPT has proposed the hire charge of the MHC with reference to the optimal capacity determined for handling each of the cargo group viz. dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other break bulk cargo and tariff proposed is linked to the performance of the crane. It has adopted the number of working hours at 4000 per annum based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power/ fuel cost for loading/ unloading equipment deployed at multipurpose cargo berth. The operating cost items except the repairs and maintenance cost are also estimated by the KPT borrowing the norms prescribed in the 2008 guidelines with reference to multipurpose cargo terminal.

At the Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), where the ports have authorised service provider(s) to deploy and operate the cranes at their respective port, this Authority has prescribed ceiling rates for hire of the MHC irrespective of individual service provider in line with clause 7 of the Tariff Guidelines of 2005.

In the instant case, the MHC is owned and to be opted as well by the KPT itself and hence exercise in hand is for fixing tariff for the services provided by the port and not for any authorised service providers under clause 7 of the Tariff Guidelines of 2005. Tariff fixation in this case will be based on the cost plus method prescribed in the tariff guidelines for 2005 and is subject to review once in three years.

The tariff guidelines of 2005 require fixation of tariff based on the traffic forecast of the port in the five year/ annual plan and the current/ expected growth and the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for All Commodities announced by the Govt. of India. As against the above position, the KPT has arrived at the rate with reference to the optimal capacity of the MHC and for the normative cost of the crane borrowing the norms prescribed in the guidelines of 2008. It is noteworthy that tariff guidelines of 2008 are applicable for PPP projects where bidding is done after 26 February 2008 and it does not apply for the existing Major Ports and Private Terminals.

It may be relevant here to point out that the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 for multipurpose cargo terminal, to the extent relevant, were relied upon to test the reasonableness of the norms adopted by the PPT while fixing ceiling hire charge for standard MHC of 100 Tonne capacity. The approach adopted in the case of the PPT has been applied in the VOCPT, the NMPT case as well for determining ceiling rate for hire of MHC provided by authorised service providers and also in the case of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) where the port proposed to hire the crane based on tender route. In all these cases, the ceiling rate have been prescribed based on standard capacity of the MHC of 100 Tonne and for normative cost of operating the MHC in line with the approach followed in the PPT.

It may be relevant to state that the tariff prescribed in the existing SOR of KPT for hire of other equipment are based on the overall cost position of the port and not with reference to cost of operating the specific equipment as such. The instant case is the first exercise of determining tariff for operations of MHC at the KPT on stands alone costing. In the absence of availability of activity based costing for offering this particular service, the approach followed by the KPT of determining the rate based on the capacity of the MHC and for normative cost is found to be in line with the approach followed by this Authority for setting tariff for use of the MHC at the PPT, VOCPT, NMPT and Visakhapatnam Port Trust (VPT) and hence the analysis is proceeded on this basis.

- (ii). (a). The KPT has proposed the optimal capacity of the MHCs for different cargo groups by adopting certain parameters. For dry bulk cargo, the port has estimated the handling rate per hour at 540 tons considering the number of moves per hour at 30 and average load per move at 18 tons. For the said handling rate and adopting working hours of 4000, the annual optimal capacity for handling dry bulk cargo is estimated at 21,60,000 Tonnes per annum per MHC.

For steel & bagged cargo and other break bulk cargo, the port has estimated the handling rate per hour at 53.33% (287.98 tons per hour) and 33.33% (179.98 tons per hour) respectively of the handling rate considered for dry bulk cargo.

The optimal capacity of the MHC based on the said output rate and for 4000 working hours of crane is assessed at 1151928 tonne per annum and 719928 tonnes per annum for steel & bagged cargo and other break bulk cargo including timber logs respectively by the KPT.

- (b). The port has filed another proposal for determining upfront tariff for MHC of 60 T capacity to be deployed under PPP mode in its port which is also expected to handle more or less similar commodities as envisaged by the port owned MHC. The capacity derived by the KPT for port owned MHC and those to be operated by the BOT operator is assessed at the same level, which shows that the productivity levels will be comparable.

Capacity of the port owned MHC is considered at the same level as considered in the upfront tariff proposal of the KPT for engaging MHCs on PPP mode.

Accordingly, the capacity for a 60 tonne capacity MHC is considered at 23,80,000 tonnes per annum for handling dry bulk cargo, 9,52,000 tonnes per annum for handling steel and bagged cargo and 5,96,000 for other break bulk cargo including timber logs for determining the hire charge of MHC.

- (iii). The capital cost of one MHC of 60 T with grab considered by the KPT is ₹ 1387.69 lakhs. The port has not furnished any documentary evidence in the form of the purchase order but the Board note submitted to the its Board of Trustees attached along with the proposal states that the KPT has already issued Letter of Acceptance dated 5 August 2010 to its supplier for procurement of 2 MHC. Since the KPT has already placed the order for the MHC, capital cost of the MHC considered at ₹ 1387.69 lakhs per MHC by the KPT is relied upon and considered in the analysis.

- (iv). (a). The KPT has estimated the fuel cost assuming fuel consumption of 33.33 litres per hour. The KPT in their proposal filed for fixation of upfront tariff for mechanisation of facilities for berth Nos.7 and 8 under the PPP mode has estimated the fuel consumption of 33.3 litres/ hour per 60 tonne MHC which is almost at the level estimated in the instant proposal. The KPT has arrived at the fuel consumption reportedly based on the manufactures manual.

The fuel consumption proposed by the KPT at 33.33 litres per hour per crane, which is reportedly based on the manufacturers manual, is relied upon and considered in the analysis.

The KPT has considered the fuel cost at ₹ 42.11 per litre in its revised calculation. The unit cost of fuel is considered at ₹ 45.98 per litre as obtained at the time of finalising this case as against ₹ 42.11 per litre assumed by the KPT.

- (b). The KPT has estimated repairs and maintenance cost at ₹ 62.99 lakhs per crane reportedly based on the Comprehensive Annual Maintenance Contract estimated at ₹ 377.96 lakhs for two cranes for three years. The guidelines for multipurpose cargo terminal prescribes the norm for estimating repairs and maintenance cost at 5% of the capital cost. This norm is applied to test the reasonableness of the cost estimate furnished by the KPT. The repairs and maintenance cost applying the norms comes to ₹ 69.39 lakhs. The repairs and maintenance cost estimated by the KPT appear to be reasonable when compared to the cost estimated as per the norms. The repairs and maintenance cost as estimated by the KPT may, therefore, be accepted.

- (c). The KPT has estimated insurance at 1% of the capital cost which is found to be comparable at the level allowed in the other tariff cases of other Port Trusts and hence may be allowed.

The expense relating to salaries and wages, management and welfare expense is estimated at 5% of the capital cost of crane. The estimate of other expense at 5% of the capital cost is found to be in line with the expense allowed in the NMPT, PPT, and VPT case and hence may be allowed in the determination of tariff for the MHC in the instant case.

- (d). The KPT has also estimated license fee of ₹ 50 lakhs for the space occupied by the MHC at the wharf. For this purpose, it has assumed 200 sq. mtrs. of area will be occupied by one MHC and has applied the license fee prescribed in its Scale of Rates for storage of cargo. When sought explanation for relevance of considering the license fee when the port itself owns the MHC, it has explained that it is towards the opportunity loss. Since deployment of the MHC is by the port itself the question of license fee does not arise and hence in the notional license fee is not considered in the cost estimates.
- (e). Depreciation is estimated at 10.34% on the capital cost of the crane as per the rate prescribed under the Companies Act 1956.
- (v). The KPT has considered 16% ROCE while arriving at the hire charges for MHC. As per the 2005 guidelines, the tariff approved by this Authority has three years validity, hence the return has been allowed on the average Written Down Value of the MHC for the three years period while fixing hire charge of MHC at PPT, NMPT, VPT and VOCPT (other than the upfront proposal). The same approach is followed in the instant case. The ROCE per MHC on the average written down value of MHC for three years period i.e. ₹ 1100.72 lakhs works out to ₹ 176.11 lakhs.
- (vi). The total estimated annual revenue requirement of operating MHC is ₹ 527.15 lakhs which is aggregate of operating cost of crane ₹ 351.04 lakhs plus 16% return of ₹ 176.11 lakhs as against revenue requirement of ₹ 568.42 lakhs estimated by KPT. As stated earlier, hire charge for MHC is arrived for the capacity of broad cargo groups proposed to be handled by the port in line with the approach followed by the KPT. The said approach has also been followed in the fixation of hire charge of MHC as a stand alone facility by operator in other cases like the NMPT, PPT, VPT and VOCPT also.
- (vii). The statement submitted by the KPT for use of MHC has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex - I.
- (viii). Clause 4.3. of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of concessional tariff for coastal cargo. The said clause further stipulates that the cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for each of the three cargo groups. The composition of foreign/ coastal cargo considered is same as assumed by the port in its upfront tariff proposal which is being processed simultaneously with this case. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis.

- (ix). Subject to modification in the optimal capacity and the estimated revenue requirement as explained in the preceding part of the analysis, the hire charges for one MHC of 60 tonne capacity is determined as follows:

Particulars	₹ in per tonne	
	Foreign cargo	Coastal cargo
Dry bulk cargo	23.07	13.84
Steel and bagged cargo	57.68	34.61
Other break bulk cargo including timber logs	92.13	55.28

- (x). Clause 5.9. of the tariff guidelines of 2005 recommends linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. The KPT has also proposed tariff linked to the performance of the MHC allowing increase/ decrease in the base rate by 5% for increase/ decrease in the productivity by 1000 tonnes per day from the base productivity levels considered for the 60 Tonne MHC for different cargo groups.

The performance-linked tariff proposed by the KPT is in line with the scheme prescribed earlier in other cases. The incentive/ penalty scheme proposed by the KPT is approved subject to modifying the rates in view of revised rates determined in this analysis.

The Kandla Stevedores Association at one place has expressed doubt whether the Efficiency Linked Tariff will work and has requested for a single rate on shift basis. At the same time it has suggested to fix base rate and prescribe percentage increase/ reduction over the base rate of efficiency endorsing the proposal of the KPT.

- (xi). Since the tariff is fixed linked to productivity level, it is necessary to define the conditions in order to avoid ambiguity. The KPT has not proposed conditionalities governing the performance linked tariff though it was specifically advised in its upfront tariff proposal to refer to the scheme and the conditionalities prescribed in the VOCPT.

The conditions for arriving at the average berth day output of MHC, provisions to measure performance in case of breakdown of MHC for more than an hour, stoppage of operations of MHC, etc. prescribed for MHCs fixed at PPT, VOCPT, VPT and NMPT is incorporated in this case also. These conditionalities have also been incorporated in the upfront tariff proposal of KPT for mechanisation of berth nos. 7 and 8. In the above cases, a conditionality is prescribed stating that in case vessel is required to be shifted to anchorage due to breakdown/ non-performance of the MHC by the crane operator, shifting charges will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹ 1,00,000 and the shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port. In the instant case since its port owned MHC, the said condition is suitably modified to state that the shifting charge shall not be levied if shifting of vessel to another berth/ anchorage becomes necessary due to breakdown/ non-performance of the MHC. The KPT may come up with a suitable proposal if it finds any other conditions are relevant to the operations of MHC in its port or finds the conditions prescribed by this Authority are not relevant in its case.

- (xii). The tariff guidelines of 2005 stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Accordingly, the hire charge for 60 Tonne MHC fixed by this Authority will be valid for three years from the date of implementation of the Order. The rates fixed are subject to review once in the three years following the usual cost plus method and the rates in future cycle will be determined considering capital cost at written down value.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following insertion in Schedule 10. – Charges for hire of Mobile Harbour Crane of 60 tonnes under Chapter – IV Miscellaneous Charges in the existing Scale of Rates of the Kandla Port Trust:

"10. Charges for Hire of Mobile Harbour Crane of 60 tonne Capacity

(I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
7000-7999	19.61	11.77
8000-8999	20.76	12.46
9000-9999	21.92	13.15
10000	23.07	13.84
10001-11000	24.22	14.53
11001-12000	25.38	15.23
12001-13000	26.53	15.92

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 13000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 7000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3000-3999	54.80	32.88
4000	57.68	34.61
4001-5000	60.56	36.34

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 5000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 3000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Other break bulk cargo including timber logs

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
1500-2499	87.52	52.51
2500	92.13	55.28
2501-3500	96.74	58.04

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 3500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 1500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the KPT Officers or any other agency nominated by the KPT in the daily vessel performance report.
- (vi). No shifting charge shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth/ anchorage become necessary due to breakdown/ non-performance of MHC.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding. "

12. The rates approved will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain valid for 3 years.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11-Exty.]

ANNEX - I

Fixation of hire charge for a 60 tonne HMC owned by the port for cargo handling operation at Kandla Port Trust

Sr. No.	Particulars	As furnished by KPT		As considered by TAMP	
		Workings	Estimate	Workings	Estimate
I	Optional Capacity				
(a)	Dry bulk cargo				
	Handling rate (tonnes per hour)	30 x 18 (30 moves per hour x 18 tonnes per move)	540	Handling rate as considered in the upfront tariff proposal of KPT as per norms for dry bulk cargo like food grains, coal, etc. is 10000 tonnes per day. [Handling rate per hour: 10000/ (24 * 70% utilisation factor)]	595
	No. of working hours	4000	9072	A norm of 4000 hours of working in a year is prescribed for estimating power / fuel cost	4000
	Annual Handling Capacity for (in tonnes) per crane for handling dry bulk cargo	540 x 4000	2160000	595 x 4000 hours	2380000
(b)	Steel & bagged cargo				
	Handling rate (tonnes per hour)	53.33% of handling rate for drybulk cargo (53.33% of 540)	287.98	Handling rate as considered in the upfront tariff proposal of KPT as per norms for steel & bagged cargo is 4000 tonnes per day. [Handling rate per hour: 4000/ (24 * 70% utilisation factor)]	238
	Annual Handling Capacity (in tonnes) per crane for handling steel and bagged cargo	287.98 x 4000	1151928	238 x 4000 hours	952000
(c)	Other break bulk cargo including Timber logs				
	Handling rate (tonnes per hour)	33.33% of handling rate for drybulk cargo (33.33% of 540)	179.98	Handling rate as considered in the upfront tariff proposal of KPT as per norms for other cargo is 2500 tonnes per day. [Handling rate per hour: 2500/ (24 * 70% utilisation factor)]	149
	Annual Handling Capacity (in tonnes) per crane for handling break bulk cargo	180 x 4000	719928	149 x 4000 hours	596000
II	Capital Cost for 1 Mobile Harbour Cranes of 60 Tonnes capacity procured by KPT	As furnished by KPT	Rs. in lakhs 1387.69	As considered by KPT	Rs. in lakhs 1387.69
III	Operating cost				
(a).	Fuel cost	33.33*42.11*4000 hrs	56.14	33.33 Ltrs./hr. for 4000 hrs @ Rs.45.98 / Ltr.	61.30
(b).	Repairs & Maintenance cost	Comprehensive AMC of Rs. 377.95 lakhs for two cranes for 3 years (Rs. 377.95 lakhs/2 cranes/ 3 years)	62.99	As estimated by KPT	62.99
(c).	Insurance	@ 1% of capital cost	13.88	1% on total capital cost	13.88
(d).	Depreciation	@ 10.34% of capital cost	143.49	As per norms prescribed in Companies Act (@ 10.34%)	143.49
(e).	Rent (License Fee)	Rs.216 / 10 sqm / month for 200 sqm for each crane	0.50	License fee not relevant for port owned HMC hence not considered	0.00
(f).	Salaries and wages of management and staff including welfare and other expenses	@ 5% of capital cost	69.38	5% of Gross fixed Asset Value	69.38
	Total (a) to (f)		346.39		351.04
IV	ROCE				
	@ 16% of capital cost		222.03	16% * 1100.72 lakhs (on written down value of the HMC)	176.11
V	Annual Revenue Requirement	(III + IV)	568.42	(III + IV)	527.15
VI	Proposed rate (Rs. per tonne)				
(a)	Drybulk cargo				
	Foreign	568.42 lakhs / (2160000*90% + (2160000*10%*60%))	27.41	527.15 lakhs / (2380000*90% + (2380000*10%*60%))	23.07
	Coastal	60% of rate for foreign cargo	16.45	60% of rate for foreign cargo	13.84
(b)	Steel & bagged cargo				
	Foreign	568.42 lakhs / (1151928*90% + (1151928*10%*60%))	51.40	527.15 lakhs / (952000*90% + (952000*10%*60%))	57.68

	Coastal	60% of rate for foreign cargo	30.84	60% of rate for foreign cargo	34.61
(c)	Other Break bulk cargo including timber loss				
	Foreign	568.42 lakhs/ (719928*90% + (719928*10%*60%))	82.25	527.15 lakhs/ (596000*90% + (596000*10%*60%))	92.13
	Coastal	60% of rate for foreign cargo	49.35	60% of rate for foreign cargo	55.28

@ Note : Workings for capital employed

Gross value of MHC Rs. in lakhs

Rate of Depreciation as per provisions of Companies Act

			10.34%	1387.69	
	Year 1	Year 2		Year 3	
Value of MHC at the beginning of the year	1387.69	1244.20		1100.72	
Depreciation	143.49	143.49		143.49	
Written down value at the end of the year	1244.20	1100.72		957.23	
Average written down value		1100.72			